DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

10 kwietnia **Nr. 8.** Rok 1928.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNO ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

76.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I. 5539/2/28 o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach.

Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 2 marca 1928 r. uchwaliła:

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924) uchwala się co następuje:

§ 1.

Drużyny konduktorskie otrzymują za czas pełnienia służby przy pociągach następujące dodatki:

a) godzinowe;
b) kilometrowe.

§ 2.

1. Dodatek godzinowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych wynosi:

Za czas służby w drodze przy pociągach:

dla kierownika pociągu (prowadzącego pociąg) 26 groszy za godz.;

dla konduktora bagażowego—22 grosze za godz.;

dla konduktora hamulcowego — 20 groszy za godzinę.

2. Dodatek godzinowy wypłaca się za czas rzeczywistej pracy przy pociągach, składającej się z czasu jazdy pociągu, czasu przyjęcia pociągu przed odjazdem i czasu oddania pociągu po przybyciu. Czas przyjmowania pociągu i czas oddawania pociągu należy obliczać według rzeczywistej spełnianej służby, nie dłużej jednak niż po jednej godzinie przed odjazdem, a pół godziny po przybyciu pociągu.

Ograniczenie to nie obowiązuje jednak konduktorów bagażowych, których praca przy obejmowaniu i zdaniu służby może przekraczać wyżej wskazane normy, o ile wcześniejsze objęcie i opóźnione zdanie służby nastąpiło na skutek zarządzenia dyżurnego ruchu.

Przy pociągach gospodarczych (roboczych) czas przyjmowania i oddawania pociągu nie może przekraczać łącznie jednej godziny.

3. Powyższy dodatek godzinowy zmniejszony o 50% otrzymują drużyny:

a) za czas pobytu na stacji zwrotnej, licząc ten czas od chwili oddania pociągu;
b) jadące z miejsca stałej siedziby służbowej celem objęcia służby przy pociągach w innem miejscu lub z powrotem po oddaniu służby przy pociągach.

4. W razie wykonywania przez drużynę konduktorską pracy przetokowej na stacji zwrotnej, otrzymuje drużyna za czas tej pracy dodatek godzinowy w pełnym wymiarze.

5. Kierownicy wagonu (pociągu) motorowego otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora bagażowego, zaś konduktorzy wagonów motorowych w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

Hamulcowi, względnie konduktorzy wykonujący jednocześnie czynności smarowników pociągowych przy pociągach towarowych, otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora bagażowego.

6. Przy obliczaniu dodatku godzinowego w sumie miesięcznej nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie, zaś czas pracy powyżej 30 minut liczy się za całą godzinę.

§ 3.

1. Dodatek kilometrowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych wynosi:

	Za przebieg każdych 10 km. pociągami	
	a	b
	towarowemi	osobowemi i pośpiesznemi
dla kierownika pociągu . .	33 groszy	17 groszy
„ konduktora bagażowego	26 „	13 „
„ konduktora i hamulcowego	22 „	11 „

2. Pociągi gospodarcze i wojskowe zalicza się do towarowych.

3. Pociągi mieszane zależnie od ich prędkości, składów i rodzaju pracy dzielą się na mieszano-towarowe i na mieszano-osobowe i odpowiednio do tego podziału mieszano-towarowe zalicza się do towarowych, zaś mieszano-osobowe do osobowych.

§ 4.

1. W razie wykonywania przez drużynę konduktorską podczas jazdy pociągami pracy przetokowej na linji lub na stacji zwrotnej, pracę tę opłaca się dodatkowo według stawek kilometrowego.

Przebieg kilometrów odnośnych konduktorów przy przetaczaniu oblicza się w ten sposób, że 1 godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągiem towarowym. W ten sam sposób opłaca się pracę drużyn konduktorskich na stacjach kopalnianych.

2. W wypadku przewidzianym w § 2 ust. 3 b) niniejszej uchwały, nie zalicza się dodatku kilometrowego.

3. Kierownicy wagonu (pociągu) motorowego otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora bagażowego, zaś konduktorzy wagonów motorowych w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

Hamulcowi, względnie konduktorzy, wykonujący jednocześnie czynności smarowników pociągowych przy pociągach towarowych, otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora bagażowego.

§ 5.

Drużynom konduktorskim, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach lub na linjach w Zagłębiu Dąbrowsko-Krakowskiem, którego granicę ustali Minister Komunikacji na wniosek odnośnych Dyrekcji, Minister Komunikacji może, w zależności od wykonywanych przebiegów, podwyższyć za przejazd temi pociągami dodatek kilometrowy, wymieniony w § 3 niniejszej uchwały w granicach do 40%.

Postanowienie to nie dotyczy drużyn konduktorskich, zatrudnionych na linjach górnośląskich wąskotorowych.

§ 6.

W razie delegacji poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż trzy dni (72 godzin), drużyny konduktorskie otrzymują oprócz dodatku godzinowego i kilometrowego za czas służby przy pociągach, za cały czas delegacji, licząc od chwili wyjazdu ze stałej siedziby służbowej aż do chwili powrotu do siedziby służbowej 30% diet normalnych.

Przy delegacjach poniżej 3 dni diet tych nie zalicza się.

§ 7.

1. Na kolejach wąskotorowych użytku publicznego oraz znaczenia drugorzędnego (gospodarczych), z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, przyznaje się drużynom konduktorskim zamiast dodatków godzinowo-kilometrowych, dodatek obliczony na podstawie wykonanych wagono-kilometrów ładownych.

2. Stawkę dodatku, ustaloną za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km., uważa się za zasadniczą.

Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości zwiększa się dodatek za każdą strefę (od 5 do 15 km.), dodając na każdą strefę 50% zasadniczej stawki dodatku.

Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa objęta jest powyższym dodatkiem za przewóz wago-

nów ładownych, wobec czego praca ta nie podlega dodatkowej opłacie.

Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowo-bagażowy opłaca się dodatek jak za wagon towarowy ładowny.

3. Stawki zasadnicze dodatku dla poszczególnych kolei wąskotorowych ustali Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

§ 8.

Uchwała niniejsza obowiązuje na wszystkich Polskich Kolejach Państwowych, jakoteż na kolejach na obszarze w. m. Gdańska z tem, że dodatki ustalone w myśl niniejszej uchwały w groszach, przelicza się odnośnie drużyn konduktorskich, mających stałą siedzibę służbową na obszarze w. m. Gdańska i zatrudnionych wyłącznie na tym obszarze, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 9.

Uchwała niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 10 listopada 1927 roku. Równocześnie traci moc obowiązującą uchwała Rady Ministrów z dnia 3 marca 1926 r. oraz z dnia 8 kwietnia 1927 r. w sprawie dodatków dla drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach.

77.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I. 5539/2/28 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie.

Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 2 marca 1928 r. uchwaliła:

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116, poz. 924) uchwala się co następuje:

§ 1.

Drużyny parowozowe otrzymują za czas pełnienia służby na parowozie następujące dodatki:
a) godzinowe,
b) kilometrowe.

§ 2.

1. Dodatek godzinowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych wynosi:

A. Za czas spędzony w drodze na parowozie:

dla maszynisty — 33 grosze za godzinę;
dla pomocnika maszynisty — 26 groszy za godz.;
dla palacza (trzeciaka) — 22 grosze za godzinę.

B. Za czas przetaczania parowozu:

dla maszynisty — 40 groszy za godzinę;
dla pomocnika maszynisty—30 groszy za godzinę.

2. Dodatek godzinowy, wymieniony w punkcie A) wypłaca się za czas spędzony w drodze na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę, według norm, ustalonych ogólnemi przepisami i dostosowanych do lokalnych warunków, aż do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej.

3. W tym samym wymiarze (punkt A) otrzymują dodatek godzinowy:
a) drużyny obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja),
b) drużyny parowozowe, obsługujące luźne parowozy.

4. Dodatek godzinowy (pkt. A), zmniejszony o 50%, otrzymują drużyny:
a) za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie i pogotowiu, wyznaczonych przez Dyrekcję w poszczególnych parowozowniach głównych, oraz za czas pobytu w parowozowni zwrotnej, licząc od chwili oddania parowozu,
b) jadące na parowozie lub w wagonie ze stałego miejsca służbowego celem objęcia służby w jakimbądź punkcie linji lub z powrotem po ukończeniu służby.

5. Maszyniści wagonów motorowych otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty.

Palacze wagonów ogrzewczych (parników), zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

Dozorcy pociągowi i smarownicy wagonowi oraz palacze, obsługujący wagony z samodzielnem ogrzewaniem, otrzymują za pracę w drodze przy pociągach dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

6. Dodatek godzinowy, wymieniony w punkcie B), wypłaca się za czas trwania przetaczania, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę parowozową do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie zdania następnej drużynie.

Dodatek ten otrzymują drużyny parowozowe za przetaczanie dokonywane na stacji macierzystej lub w obrębie torów warsztatowych, magazynowych i t. p., jakoteż na stacjach zamiejscowych.

7. Przetaczanie parowozem od pociągu, wykonywane podczas jazdy pociągami zalicza się do czasu spędzonego w drodze na parowozie (punkt A).

8. Za czas służby przy pociągach gospodarczych otrzymują drużyny parowozowe, o ile pociąg pracuje na stacji lub między sąsiedniemi stacjami jednego węzła, dodatek godzinowy według stawek pod B), o ile zaś pociąg gospodarczy pracuje na linji, według stawek pod A).

9. Przy obliczaniu dodatku godzinowego w sumie miesięcznej nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie, zaś czas pracy powyżej 30 minut liczy się za całą godzinę.

§ 3.

1. Dodatek kilometrowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych wynosi:

	Za przebieg każdych 10 km. pociągami	
	a	b
	towarowemi	osobowemi i pośpiesznemi
dla maszynisty	48 groszy	31 groszy
„ pomocnika maszynisty .	36 „	24 „
„ palacza (trzeciaka) . .	—	20 „

2. Jazdy parowozem luzem oblicza się według stawek dodatku kilometrowego, przewidzianych za przejazd pociągami osobowemi.

3. Pociągi mieszane, zależnie od ich prędkości, składów i rodzaju pracy dzielą się na mieszano-towarowe i mieszano-osobowe i odpowiednie do tego podziału pociągi mieszano-towarowe zalicza się do towarowych, zaś mieszano-osobowe do osobowych.

§ 4.

1. Za przejechane kilometry przy pociągach gospodarczych na linji, oraz w wypadkach przewidzianych w § 2 ust. 3 a) i ust. 7 niniejszej uchwały otrzymują drużyny dodatek kilometrowy według rodzaju wykonywanej pracy.

Wwypadku przewidzanym w § 2 ust. 4 b), oraz w wypadkach, za które przewidziany jest dodatek godzinowy, wymieniony w § 2 pkt. B niniejszej uchwały, nie dolicza się dodatku kilometrowego.

Przebieg kilometrów przy przetaczaniu parowozem pociągowym oblicza się w ten sposób, że jedną godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągiem towarowym.

2. Drużyny na parowozach popychających otrzymują dodatek kilometrowy w podwójnym wymiarze. Za powrót parowozu luzem po uskutecznionem popychaniu wypłaca się ten dodatek w pojedyńczym wymiarze.

3. Maszyniści wagonów motorowych otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty. Palacze wagonów ogrzewczych (parników), zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

Dozorcy pociągowi i smarownicy wagonowi, oraz palacze, obsługujący wagony z samodzielnem ogrzewaniem w drodze przy pociągach, otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora.

§ 5.

Drużynom parowozowym, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu Dyrekcji kolei państwowych wKatowicach, lub na linjach w Zagłębiu Dąbrowsko-Krakowskiem, którego granice ustali Minister Komunikacji na wniosek odnośnych Dyrekcji, Minister Komunikacji może, w zależności od wykonywanych przebiegów,, podwyższyć za przejazd temi pociągami dodatek kilometrowy, wyminony w § 3 niniejszej uchwały w granicach do 15%.

Postanowienie to nie dotyczy drużyn parowozowych, zatrudnionych na linjach górnośląskich wąskotorowych.

§ 6.

W razie delegacji poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż 3 dni (72 godzin) drużyny parowozowe otrzymują oprócz dodatku godzinowego i kilometrowego za czas służby na parowozie, za cały czas delegacji, licząc od dnia wyjazdu ze stałej siedziby służbowej, aż do chwili powrotu do siedziby służbowej, 30% diet normalnych.

Przy delegacjach poniżej 3 dni diet tych nie zalicza się.

§ 7.

1. Na kolejach wąskotorowych użytku publicznego oraz znaczenia drugorzędnego (gospodarczych), z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, przyznaje się drużynom parowozowym zamiast dodatku godzinowego i kilometrowego, dodatek obliczony na podstawie wykonanych wagono-kilometrów ładownych.

2. Stawkę dodatku, ustaloną za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km., uważa się za zasadniczą.

Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości, zwiększa się dodatek za każdą strefę (od 5 km. do 15 km.), dodając na każdą strefę 50% zasadniczej stawki dodatku.

Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa objęta jest powyższym dodatkiem za przewóz wagonów ładownych, wobec czego praca ta nie podlega dodatkowej opłacie.

Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowo-bagażowy opłaca się dodatek jak za wagon towarowy ładowny.

3. Stawki zasadnicze dodatku dla poszczególnych kolei wąskotorowych ustali Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

§ 8.

Uchwała niniejsza obowiązuje na wszystkich Polskich Kolejach Państwowych oraz na kolejach na obszarze w. m. Gdańska z tem że dodatki ustalone w myśl niniejszej uchwały w groszach, przelicza się odnośnie drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę na obszarze w. m. Gdańska i zatrudnionych wyłącznie na tym terenie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 9.

Uchwała niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą o bowiązującą od dnia 10 listopada 1927 r.

Równocześnie traci moc obowiązującą uchwała Rady Ministrów z dnia 3 marca 1926 r. oraz z dnia 8 kwietnia 1927 r. w sprawie dodatków dla drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie.

78.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I. 5539/2/28 w sprawie wykonania uchwał Rady Ministrów z dnia 2 marca 1928 r. o dodatkach dla drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach względnie na parowozie.

W wykonaniu § 3 pkt. 3 powyższych uchwał Rady Ministrów, Dyrekcje ustalą w zależności od rodzaju pracy pociągów mieszanych podział ich na pociągi mieszano-towarowe i mieszano-osobowe.

Na podstawie § 5 wymienionych uchwał Rady Ministrów podwyższam dodatek kilometrowy przewidziany w § 3 pkt. a) tych uchwał jak następuje:

a) drużynom konduktorskim, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące *wyłącznie* w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych Katowicach, oraz na linjach Zagłębia Dąbrowsko-Krakowskiego o 30%;

b) drużynom parowozowym, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące *wyłącznie* w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych Katowicach oraz na linjach Zagłębia Dąbrowsko-Krakowskiego o 15%.

Jako krańcowe linje graniczne Zagłębia Dąbrowsko-Krakowskiego przyjmuje się następujące linje:
Grodziec — Ząbkowice — Łazy,
Ząbkowice — Strzemieszyce — Maczki — Szczakowa — Trzebinia — Siersza Wodna,
Trzebinia — Bolęcin — Chrzanów—Oświęcim—Dziedzice — Goczałkowice.

Podwyżki te nie dotyczą drużyn, obsługujących pociągi towarowe, kursujące tylko częściowo na terenie Zagłębia (np. z Tarnowskich Gór do Częstochowy, ze Szczakowy do Krakowa, z Oświecima do Zebrzydowic i t. p.

Podwyższeni to obowiązuje od dnia 10 listopada 1927 r. do 30 czerwca 1928 r., poczem w zależności od wykonywanych przebiegów ulegnie rewizji.

Na podstawie § 7 ustęp 3 wymienionych uchwał Rady Ministrów ustalam w porozumieniu z Ministrem Skarbu stawki zasadnicze dodatku za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km. na poszczególnych kolejach wąskotorowych jak następuje:

Nr. porz.	Nazwa kolei	Stawka w groszach
	I. Dyrekcja warszawska.	
1	Sierpc — Lubicz	26
2	Mława — Przasnysz — Ciechanów	26
3	Wieluńska	
4	Ostrołęcka	30
5	Gosławicka	30
6	Kujawska	
7	Bialska	37
8	Rogów — Rawa — Biała	37
	II. Dyrekcja radomska.	
1	Zwierzyniec — Biłgoraj	22
2	Antonowiecka	30
3	Miechów — Działoszyce	33
4	Jędrzejów — Szczucin	33
5	Nałęczów — Opole	39
6	Hrubieszów — Uhnów	43
	III. Dyrekcja wileńska.	
1	Orańczyce — Prużany	26
2	Rokitno — Moczulanka	26
3	Dukszty — Druja	34
4	Juraciszki — Piesiewicze	34
5	Marcińkańce — Horodyszcze	34
6	Grupa Janowska	34
7	Grupa Baranowicka	34
8	Nowo-Święciany—Kobylniki	43
9	Nowojelnia — Lubcza	43
10	Gonczary — Filipowicze	54
11	Gawja — Iwje	54
	IV. Dyrekcja lwowska.	
1	Nowy Łupków — Cisna	43

2. Odległość przewozu dzieli się na strefy:

Strefa	I	od	1 klm.	do	5	km.
"	II	"	6	"	10	"
"	III	"	11	"	15	"
"	IV	"	16	"	20	"
"	V	"	21	"	30	"
"	VI	"	31	"	40	"
"	VII	"	41	"	50	"
"	VIII	"	51	"	65	"
"	IX	"	66	"	80	"
"	X	"	81	"	100	"
"	XI	"	101	"	120	"
"	XII	"	121 i wyżej.			

3. Przy obliczaniu dodatku należnego za przewiezienie jednego wagonu ładownego:

a) dodatek oblicza się za odległość od stacji, na której wagon został do pociągu przyczepiony, względnie przyjęty przez drużynę pociągową, do stacji, na której był od niego odłączony, względnie zdany przez drużynę pociągową.

b) przy przewozie balastu, podkładów, szyn i t. p. pociągami roboczemi za odległość do obliczenia dodatku przyjmuje się połowę całkowitego przebiegu wszystkich pociągów roboczych, tak z ładownemi jak i z próżnemi wagonami, wykonanego przez drużyny w ciągu jednego dnia pracy.

O ile w ciągu jednego dnia pracy z jakichkolwiekbądź przyczyn skład pociągu był zmieniony, przyjmuje się do obliczenia przeciętną ilość wagonów.

3. Obliczony na podstawie tych danych dodatek dzieli się w następującym stosunku:

a) przy obsłudze pociągu przez jednego konduktora, jednocześnie kierownika pociągu:

maszyniście parowozowemu	40%
pomocnikowi lub palaczowi	30%
kierownikowi pociągu	30%

b) przy obsłudze pociągu przez kierownika pociągu i konduktora:

maszyniście parowozowemu	35%
pomocnikowi lub palaczowi	25%
kierownikowi pociągu	25%
konduktorowi	15%

c) przy obsłudze pociągu przez kierownika pociągu i dwóch konduktorów:

maszyniście parowozowemu	30%
pomocnikowi lub palaczowi	20%
kierownikowi pociągu	20%
dwu konduktorom 2 × 15%	30%

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 10 listopada 1927 r.

Równocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Kolei z dnia 3 marca 1926 r. Nr. I 4434/2/26 (Dz. U. M. K. Nr. 4 poz. 8, 9, 10), z dnia 20 lipca 1926 r. Nr. I. 11420/2/26 (Dz. U. M. K. Nr. 9 poz. 16), z dnia 31 sierpnia 1926 r. Nr. I. 11736/2/26 (Dz. U. M. K. Nr. 11 poz. 24) oraz rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 kwietnia 1927 r. Nr. I. 8853/2/27 (Dz. U. M. K. Nr. 3 poz. 24 i 25) i z dnia 30 lipca 1927 Nr. I. 13124/2/27 (Dz. U. M. K. Nr. 7 poz. 40) w sprawie dodatku dla drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach względnie na parowozie.

Dyrekcje kolei państwowych wydadzą bezzwłocznie zarządzenie celem obliczenia dodatków w myśl powyższych uchwał Rady Ministrów.

79.

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 17 października 1927 r.

o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia etatowych pracowników kolei państwowych.

(przedruk z Dz. Ust. R. P. Nr. 99, poz. 860 z dnia 10 listopada 1927 r.).

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 116, poz. 924) zarządza się co następuje:

§ 1. Rozporządzenie niniejsze normuje należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia etatowych pracowników kolei państwowych.

Wymienione należności nieetatowych pracowników kolei państwowych normują osobne przepisy.

§ 2. Etatowym pracownikom kolei państwowych przyznaje się w razie podróży służbowych lub delegacyj do miejscowości położonych poza zwykłem ich miejscem służbowem, o ile z tego tytułu nie pobierają innych należności unormowanych osobnemi przepisami:

1) diety oraz
2) zwrot kosztów przejazdu.

§ 3. Diety wynoszą dziennie dla pobierających uposażenie według grupy·

IV	35 zł.
V	21 „
VI	17 „
VII	13 „
VIII	11 „
IX	9 „
X, XI, XII	7 „
XIII, XIV, XV, XVI	5 „

Przy podróżach służbowych i delegacjach do stolicy oraz na obszar województwa śląskiego zwiększa się diety o 20%. Postanowienie to nie ma zastosowania do podróży służbowych i delegacyj, odbywanych na obszarze województwa śląskiego przez pracowników mających na tym obszarze zwykłe miejsca służbowe.

W razie awansu w czasie podróży służbowych lub delegacyj należą się wyższe diety od dnia, od którego przysługuje prawo do wyższego uposażenia.

§ 4. Jednostką obliczania diet jest 24-godzinny okres czasu, liczony od chwili wyjazdu z zwykłego miejsca służbowego do chwili powrotu do tego miejsca.

Za przeciąg czasu krótszy niż 24 godziny należy się cała dieta, jeżeli pobyt poza zwykłem miejscem służbowem, trwający dłużej niż 6 godzin, przypada na porę nocną między 21 a 6 godziną, w przeciwnym razie wypłaca się tylko połowę diety, o ile pobyt poza zwykłem miejscem służbowem trwa dłużej niż 6 godzin.

Za przeciąg czasu do 6-ciu godzin włącznie nie wypłaca się żadnych diet.

Jeżeli przejazd odbywa się koleją lub statkiem, początek podróży należy liczyć od chwili odejścia pociągu lub statku, ustalonej w oficjalnym rozkładzie jazdy. Jeżeli przejazd odbywa się innym środkiem komunikacyjnym np. końmi, samochodem i t. p. należy liczyć początek podróży od chwili ruszenia z miejsca. Jeżeli natomiast przejazd rozpoczyna się końmi, samochodem lub innym podobnym środkiem komunikacyjnym, w dalszej zaś części odbywa się koleją lub statkiem, początek podróży należy liczyć od chwili ruszenia z miejsca, o ile między obu częściami jazdy niema nieuzasadnionej przerwy.

§ 5. W razie dłuższego pobytu przy podróży służbowej lub delegacji w tej samej miejscowości, wypłaca się diety w wysokości ustalonej w § 3, t. j. całe diety przez pierwsze 2 tygodnie licząc od dnia następującego po dniu przybycia do danej miejscowości, przez następnych 6 tygodni diety zmniejszone dla żonatych i wdowców z dziećmi (t. j. pobierających dodatek ekonomiczny) o 20% a dla samotnych (t. j. nie pobierających tego dodatku) o 40%, po upływie zaś tego czasu diety zmniejszone dla żonatych i wdowców z dziećmi o 30%, a dla samotnych o 50%.

Delegacja może trwać najdłużej pół roku. Przedłużenie delegacji ponad ten czasokres może nastąpić jedynie w wyjątkowych wypadkach za zgodą Ministra Komunikacji.

§ 6. W razie podróży służbowej w czasie delegacji do miejscowości położonych poza miejscem delegacji uzupełnia się diety pobierane z tytułu dele-

gacji, o ile wypłacane są stosownie do § 5 niniejszego rozporządzenia w wymiarze zmniejszonym, do wysokości całej diety należnej z tytułu delegacji, o ile z tytułu podróży służbowej nie należy się wyższa dieta.

Ponadto zwraca się koszty przejazdu według zasad ustalonych niniejszem rozporządzeniem.

Uzupełnienie, o którem mowa w pierwszem ustępie, nie ma miejsca w wypadku, gdy pracownik w czasie trwania delegacji udaje się do zwykłego miejsca służbowego.

W razie podróży służbowych, odbywanych w pierwszych dwóch tygodniach delegacji, przedłuża się okres dwutygodniowy, za który wypłaca się według § 5 całe diety, o tę ilość dni, w których odbywano podróże służbowe.

Postanowienia zawarte w ustępach 1 i 4 nie mają zastosowania do podróży służbowych, które nie trwają dłużej niż 6 godzin.

§ 7. Diety należą się również za niedziele i święta, przypadające w czasie trwania podróży służbowej lub delegacji.

§ 8. W wypadku zachorowania pracownika w czasie podróży służbowej lub delegacji należą się diety przez cały czas spowodowanego chorobą pobytu w odnośnej miejscowości, o ile choroba zostanie stwierdzona świadectwem lekarza kolejowego, a pracownik nie jest umieszczony na koszt Skarbu Państwa w szpitalu.

§ 9. Pracownikowi delegowanemu nie przysługują diety za czas urlopu.

§ 10. Zwrot kosztów przejazdu obejmuje ceny biletów jazdy koleją lub statkiem oraz koszty przejazdu innemi środkami komunikacyjnemi, koszty przewozu koleją lub statkiem bagażu podróżnego oraz koszty na dojazd do dworca i z dworca kolejowego, do przystani i z przystani, do stacji autobusowej, lotniczej i z tych stacyj.

§ 11. W razie podróży służbowych i delegacyj wydaje się pracownikom kolejowym bilety wolnej jazdy na linjach Polskich Kolei Państwowych.

W razie niemożności dostarczenia biletu wolnej jazdy zwraca się cenę biletu faktycznie uiszczoną w czasie przejazdu służbowego w klasie, która przysługuje pracownikomi w myśl obowiązujących przepisów.

W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych ważnością i nagłością sprawy, można przy podróżach służbowych odbyć jazdę samolotem. W tych wypadkach wydaje się pracownikowi kolejowemu bilet wolnej jazdy, względnie w braku takiego zwraca się cenę faktycznie zapłaconą.

§ 12. Przy podróżach służbowych i delegacjach, trwających co najmniej 5 dni, zwraca się udowodnione koszty przewozu koleją lub stakiem koniecznego osobistego bagażu podróżnego w wadze do 50 kg., zaś przy podróżach i delegacjach trwających dłużej niż 30 dni o wadze do 100 kg., oraz zwraca się koszty —przewozu akt i innych przedmiotów, potrzebnych do spełnienia czynności służbowych.

§ 13. W razie niemożności dojazdu do celu podróży służbowej koleją, statkiem, omnibusem, autobusem i t. p. zwraca się pracownikowi kwotę wydaną na najem koni lub samochodu.

W miejscowościach, w których obowiązują zatwierdzone przez władze taryfy najmu koni lub samochodu, zwraca się ceny podane w taryfie. W miejscowościach nie posiadających takich taryf, zwraca się ceny najmu koni lub samochodu, odpowiadające stosunkom miejscowym, na podstawie dołączonego przez rachunkodawcę do rachunku własnoręcznego oświadczenia, zawierającego oprócz zapłaconej ceny także ilość kilometrów odbytej drogi kołowej z wymienieniem miejscowości początkowej i końcowej.

W razie wątpliwości, czy zapłacona kwota odpowiada miejscowym stosunkom, władza winna zwrócić się o wyjaśnienie do odnośnego magistratu (urzędu gminnego) i zależnie od otrzymanego wyjaśnienia zmniejszyć odpowiednio cenę najmu koni względnie samochodu.

Przy wspólnych podróżach kołowych wolno zaliczyć jedną podwodę względnie samochód na trzy osoby. W razie równoczesnego przewozu większej ilości akt lub przedmiotów, potrzebnych do spełnienia czynności służbowych, wolno zaliczyć podwodę względnie samochód na 2 osoby, a w wyjątkowych wypadkach na jedną osobę.

Koszty wspólnej podróży kołowej zalicza pracownik posiadający wyższą grupę uposażenia.

§ 14. Za czynności komisyjne w miejscowościach położonych bliżej niż 2 klm. od budynku, w którym mieści się urząd, nie zwraca się kosztów przejazdu.

§ 15. Przy komisjach miejscowych w miastach mających ponad 50.000 mieszkańców, zwraca się koszty przejazdu dorożką względnie samochodem w kwocie faktycznie wydanej i odpowiadającej miejscowym cenom, o ile odległość miejsca komisyjnego od gmachu urzędu względnie od mieszkania wynosi więcej niż 2 klm. Jeżeli w danem mieście istnieje tańszy środek komunikacyjny np. tramwaj, autobus i t. p. zwraca się koszty przejazdu tym środkiem komunikacyjnym.

§ 16. Koszty dojazdu z miasta do dworca kolejowego, przystani, stacji autobusowej lub lotniczej i odwrotnie, zwraca się według taryfy miejscowej względnie w braku takiej taryfy według cen miejscowych, o ile odległość od gmachu urzędu względnie od mieszkania do dworca kolejowego, przystani, stacji autobusowej lub lotniczej wynosi więcej niż 2 klm.

§ 17. Delegowanym, a następnie przeniesionym do miejscowości, do której ich uprzednio delegowano, przysługuje oprócz należności z tytułu przeniesienia (§ 19) zwrot kosztów przejazdu do miejscowości, w której mieli stały przydział służbowy i z powrotem oraz djety w czasie tego przejazdu według zasad ustalonych dla podróży służbowych, o ile przejazd ten wedle uznania przełożonej władzy służbowej jest konieczny dla uregulowania spraw, wynikłych wskutek przeniesienia.

§ 18. Do miejsca czynności komisyjnych należy zdążać bez żadnej przerwy i to bez względu na odległość. Rozpoczętej komisji nie wolno przerywać inaczej, jak tylko z ważnych przyczyn, które muszą być szczegółowo uzasadnione. Przy przejazdach kołowych należy używać tylko takich środków komunikacyjnych, które nie powodując niepotrzebnej zwło-

ki w osiągnięciu celu podróży, połączone są z najmniejszemi kosztami dla Skarbu Państwa.

§ 19 W razie przeniesienia z urzędu lub w drodze konkursu do innej miejscowości przyznaje się:

1) Djety dla przeniesionego za czas przejazdu do nowego miejsca służbowego i za pierwszą dobę pobytu w tej miejscowości oraz dla jego żony i dzieci za taki sam czas, a to dla żony w wysokości 75%, dla dzieci w wysokości po 50% diet przysługujących przeniesionemu, o ile na osoby te pobiera dodatek ekonomiczny w myśl artykułu 4-go ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska.

Przy przeniesieniach do stolicy oraz na obszar województwa śląskiego zwiększa się diety o 20%. Postanowienie to nie dotyczy przeniesień na obszarze województwa śląskiego osób, mających zwykle miejsce służbowe na tym obszarze.

2) Bezpłatny przejazd koleją dla przeniesionego, jego żony, dzieci i sługi.

3) Bezpłatny przewóz urządzenia domowego koleją.

4) Ryczałt na pokrycie wszystkich innych wydatków, połączonych z przesiedleniem się.

Ryczałt ten wnosi przy przesiedleniu z budynku:

	a	b	c	
	prywatnego do prywatnego	prywatnego do kolejowego, położonego w obrębie stacji lub między stacjami przy linji kolejowej i odwrotnie	kolejowego w obrębie stacji lub pomiędzy stacjami przy linji kolejowej do kolejowego w obrębie stacji, lub między stacjami przy linji kolejowej	
dla pracowników pobierających dodatek ekonomiczny (żonatych lub wdowców z dziećmi	150%	120 %	100 %	uposażenia miesięcznego
dla innych pracowników (samotnych)	75%	60 %	50 %	

Za podstawę obliczenia ryczałtu przyjmuje się uposażenie w wymiarze samotnego (t. j. bez dodatku ekonomicznego), a w szczególności uposażenie określone art. 3 i 118 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924), zwiększone ewentualnie o 20%, o ile przesiedlenie następuje ze stolicy lub obszaru województwa śląskiego, względnie do stolicy lub obszaru tego województwa, jak również przy przesiedleniu w obrębie tego województwa.

Przy przesiedleniu na prośbę pracownika nie przysługują należności określone w ustępie pierwszym punkt 1 i 4 niniejszego paragrafu, może być jednak przyznany ryczałt (ustęp 1 punkt 4) w całości lub w części według uznania Ministra Komunikacji.

§ 20. Wszelkie rachunki diet i kosztów przejazdu z tytułu podróży służbowych, delegacyj i przeniesień mają być przedstawiane z końcem tego miesiąca, w którym podróż służbowa, delegacja względnie przesiedlenie miało miejsce, najpóźniej jednak do trzeciego dnia następnego miesiąca.

Za podróże służbowe, odbyte w ciągu miesiąca kalendarzowego, ma być przedstawiany jeden rachunek diet i kosztów przejazdu. Przy delegacjach, trwających dłużej niż miesiąc, należy rachunki diet przedstawiać za każdy ubiegły miesiąc.

Każdy rachunek kosztów podróży służbowej winien być opatrzony klauzulą władzy zarządzającej podróż lub przełożonej władzy służbowej, stwierdzającej konieczność odbycia podróży, należyte użycie czasu i środków komunikacyjnych tudzież wykonanie zlecenia służbowego.

Przeciw odmowie przyznania zarachowanych kwot może być wniesione w ciągu 14 dni, liczonych od następnego dnia po doręczeniu decyzji, przedstawienie do dyrekcji kolei państwowych względnie do Ministerstwa Komunikacji, które rozstrzyga ostatecznie.

§ 21. Udającym się w podróż służbową przysługuje prawo do zaliczki nieprzekraczającej przypuszczalnych kosztów podróży i diet.

Postanowienie to stosuje się również do należności z tytułu delegacji i przeniesienia.

§ 22. W wypadkach, w których podróże trwają przez dłuższy okres czasu lub stale się powtarzają, Minister Komunikacji może przyznać za zgodą Ministra Skarbu zamiast diet i kosztów przejazdu odpowiedni ryczałt miesięczny.

W razie przerwy w wyjazdach, trwającej z jakichkolwiek powodów dłużej niż 14 dni, wstrzymuje się wypłatę ryczałtu za cały czas przerwy od dnia jej powstania, a odpowiednia kwota przypada zastępcy, o ile ten za spełnianie tych czynności nie pobiera diet.

O ile zastępca pobiera już ryczałt, otrzymuje jedynie za odnośny czas uzupełnienie do wysokości ryczałtu przyznanego osobie, którą zastępuje.

W razie poboru diet za wyjazdy poza okrąg, na który przyznano pracownikowi ryczałt, pozostawia się ryczałt przez pierwsze 3 dni poboru diet, licząc od dnia wyjazdu, za dalszy zaś czas potrąca się odpowiednią część ryczałtu.

§ 23. Należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia poza granicami państwa normuje osobne rozporządzenie.

§ 24. Rozoprządzenie niniejsze ma zastosowanie także do podróży służbowych, delegacyj i przeniesień, odbywanych z kraju na obszar wolnego miasta Gdańska i w obrębie tego obszaru, z tem, że należności wyrażone w złotych przelicza się na guldeny gdańskie w stosunku 1 złoty równa się 1 guldenowi gdańskiemu, oraz, że przez uposażenie, o którem mowa w § 19, rozumieć należy uposażenie krajowe, przeliczone na guldeny gdańskie w tym samym stosunku.

§ 25. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie przepisy w przedmiocie objętym niniejszym rozporządzeniem.

Prezes Rady Ministrów: *J. Piłsudski*

Minister Komunikacji: ***Romocki***

W związku z powyższem rozporządzeniem, które nabrało mocy obowiązującej od dnia 10 listopada 1927 r., Ministerstwo Komunikacji podaje następujące wyjaśnienia:

do § 2.

Za miejscowość, położoną poza zwykłem miejscem służbowem, należy uważać odrębną miejscowość (odrębną gminę).

do § 4. ust. 1.

W razie opóźnienia pociągu należy brać pod uwagę faktyczny czas przyjazdu pociągu.

ust. 2.

Cała dieta przysługuje w razie pobytu poza zwykłem miejsce służbowem, trwającego w porze nocnej, pomiędzy 21 a 6 godziną, dłużej niż 6 godzin niezależnie, czy te godziny przypadają nieprzerwanie w ciągu jednej nocy, czy też w ciągu dwóch nocy np. wyjazd pracownika o godzinie 0,30, powrót tego samego dnia o godz. 21,35, przysługuje przeto temu pracownikowi cała dieta, gdyż pobyt poza zwykłem miejscem służbowem wynosi łącznie więcej niż 6 godzin nocnych.

do § 10 i § 16.

Zwrot kosztów dojazdu do dworca i z dworca przysługuje tak w zwykłem miejscu służbowem, jako też w miejscowościach docelowych.

Przepis ten pozwala zwrócić pracownikowi koszty dojazdu, jako koszty faktycznie poniesione. Pracownik może jednak korzystać z dowolnego środka komunikacyjnego, np. dorożki, gdyż użycie tańszego środka komunikacyjnego w danej miejscowości (np. tramwaju) z uwagi na osobisty bagaż pracownika nie zawsze może mieć miejsce. W razie użycia dorożki zwraca się koszt dojazdu dorożką jednokonną, a nie dwukonną, według miejscowej taryfy.

Odległość 2 klm. liczyć należy od, względnie do gmachu urzędu, gdy podróż służbowa rozpoczyna się lub kończy w czasie normalnych godzin urzędowych, przyczem należy brać pod uwagę, czy pracownik mógł udać się w podróż z gmachu urzędu, którego odległość od dworca wynosi mniej niż 2 klm., czy też musiał to uczynić ze swego mieszkania, oddalonego od dworca ponad 2 klm. Poza tym wypadkiem należy liczyć tę odległość od mieszkania do dworca kolejowego.

do § 19. pkt. 4.

Ryczałt na pokrycie wydatków, połączonych z przesiedleniem przyznaje się pracownikowi na jego prośbę, po zgłoszeniu się na nowem miejscu służbowem i dokonaniu przesiedlenia, bez obowiązku ze strony pracownika przedkładania rachunków tych kosztów lub dowodu zameldowania jego rodziny w nowem miejscu służbowem.

Dla określenia wysokości ryczałtu miarodajne jest uposażenie i stan rodzinny pracownika w czasie dokonania przesiedlenia.

do § 20.

Zarządzenie wypłaty rachunków należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia, przedłożonych po upływie przepisanego terminu, zależy od uznania przełożonej władzy (§ 24 ust. 4 Ogólnych Przepisów o Rachunkowości P. K. P.).

do § 23.

Należności za podróże służbowe poza granicami Państwa normuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 września 1925 r. wraz ze zmianami wprowadzonemi rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 11 lipca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 579).

80.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I/6259/28.

w sprawie należności za podróże służbowe nieetatowych pracowników kolejowych.

1) Kandydatom kolejowym, pobierającym uposażenie w procentowym stosunku pewnej grupy, (np. 90% IX grupy uposażenia) przyznaje się w razie podróży służbowych lub delegacji do miejscowości położonych poza zwykłem miejscem służbowem diety w wymiarze przewidzianym dla tej grupy, według której pobierają uposażenie.

2 Kontraktowi pracownicy kolejowi, których wynagrodzenie zostało określone według pewnej grupy uposażenia funcjonarjuszów państwowych, otrzymują należności za podróże służbowe według postanowień odnośnej umowy.

81.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I/6259/28.

w sprawie zmiany rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. Nr. I/18751/2/23 o uposażeniu dziennie płatnych, nieetatowych pracowników kolejowych kolei górnośląskich

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 grudnia 1927 r. w sprawie zmiany rozporządzeń Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. o uposażeniu nieetatowych stałych dziennie płatnych pracowników kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 134 z 1928 r. Dz. Urz. M. K. Nr. 5, poz. 38) ma również zastosowanie do nieetatowych, dziennie płatnych pracowników kolejowych kolei górnośląskich, objętych art. 116 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924).

Wobec tego zmiany wprowadzone tem rozporządzeniem dotyczą jednocześnie analogicznych paragrafów i ustępów rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. Nr. I/18751/2/23 o uposażeniu dziennie płatnych, nieetatowych pracowników kolejowych kolei górnośląskich, objętych art. 116 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska.

Drukarnia Państwowa. Nr. 40691. 4.IV.28. 7900.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1928 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.—
Pojedyńczy numer — groszy 50.